



Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

---

## **10 Jahre GMDSS Verfahren und die Sportschifffahrt**

Von Dr. Joachim Heße, Stellvertretender Vorsitzender des KYCD e.V.

### **Im Februar dieses Jahres hätten wir Gelegenheit gehabt, uns des 10-jährigen Jubiläums der Einführung des GMDSS Verfahrens zu erinnern.**

Bei der Einführung des GMDSS Verfahrens im Jahr 1999 wurden die Sportbootfahrer mit der Erwartung konfrontiert, dass unmittelbar nach Inbetriebnahme diese Systems die Hörwache auf Kanal 16 eingestellt werden würde und dass die Kontaktaufnahme mit einer See- oder Küstenfunkstelle nur noch über deren MMSI Nummer erfolgen könne. Die Aufregung in Sportbootkreisen war dementsprechend groß, aber unbegründet.

Die Erwartungen in eine schnelle Umsetzung und Akzeptanz der Funkgeräte mit DSC-Controllern haben sich weltweit nicht erfüllt. Das mag daran liegen, dass weiterhin und flächendeckend von allen Küstenfunkstellen und der Berufsschifffahrt auf Kanal 16 Hörwache gegangen wird.

Zudem kommunizieren alle deutschen Verkehrsleitstellen mit der Berufsschifffahrt auf ihren Anrufkanälen oder Kanal 16 anstatt über DSC-Controller.

Diese Beobachtung deckt sich auch mit meinen Erfahrungen im europäischen Ausland:

In Norwegen bin ich 2005 (nach dem Ende der Übergangsfrist am 01.02.05) von der Küstenfunkstelle Rogaland Radio als Reaktion auf meine über DSC-Controller abgegebene Dringlichkeitsmeldung aufgefordert worden, meinen Anruf auf Kanal 16 zu wiederholen, damit alle Schiffe informiert wären.

In der Russischen Föderation erhielt ich noch 2007 keinerlei Reaktion auf meine Anrufe der Küstenfunkstellen über DSC-Controller.

Das ist bis zum heutigen Tage so geblieben. Die Schiffe rufen sich gegenseitig nach wie vor auf Kanal 16 an, alle Küstenfunkstellen und die MRCC's gehen auch auf diesem Kanal Hörwache. Zur Kommunikation benötigt man weder SRC noch DSC-Controller.

Dabei bedeutet das System als solches eine Verbesserung durch

1. Automatische Notrufaussendung auf Knopfdruck
2. Verdoppelung der Reichweite
3. Individuelle Ansprechmöglichkeit einer Seefunkstelle über ihre MMSI Nummer.



Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

---

Das System hat aber auch entscheidende Nachteile:

1. Zu den bislang zwölf deutschen Funkscheinen mit Bestandsschutz sind noch zwei weitere hinzugekommen, zu deren Prüfung ein englischsprachiger Teil gehört (SRC und LRC). Die deutschsprachigen Funkscheine werden seitdem nicht mehr geprüft.
2. Die Funkgeräte für den Yachtgebrauch mit DSC-Controller sind häufig sehr unübersichtlich zu bedienen, vor allem, wenn das Display nur zwei Zeilen besitzt und man sich auch bei einem Not- oder Dringlichkeitsruf durch das Menü hindurchscrollen muss
3. Bordseitig muss die MMSI Nummer einprogrammiert sein, die bei einigen Geräteserien durch anfängliche Programmierfehler bei jedem Abschalten wieder gelöscht wird. Das Gerät sollte über einen Datenbus mit einem GPS verbunden werden. Wobei selbst verschiedene Gerätes eines Herstellers im Einzelfall nicht miteinander kommunizieren können.

Eine Bestandsaufnahme in meinem Segelverein hat ergeben, dass von den vorhandenen 265 Yachten 261 mit einer Seefunkstelle ausgerüstet sind. Aber lediglich 85 Boote verfügen über ein Funkgerät mit DSC-Controller.

Ein vor fünf Jahren durchgeführter Funktionstest hat ergeben, dass fast ein Viertel der mit DSC-Controller ausgestatteten Geräte nicht so wie vorgesehen funktionieren: Entweder ist die MMSI Nummer nicht einprogrammiert, es besteht keine Verbindung zum GPS oder es sind Antennenprobleme vorhanden.

Es ist unter Zugrundelegung dieser Zahlen davon auszugehen, dass lediglich rund ein Drittel der Yachten meines Segelvereins mit einer funktionierenden DSC-Anlage und zwei Drittel mit einer herkömmlichen Funkanlage ausgerüstet ist. Diese Zahlen dürften für die deutsche Sportschiffahrt an der See repräsentativ sein.

In der anfänglichen Euphorie bei der Einführung des GMDSS-Verfahrens ist untergegangen, dass es nach wie vor zugelassene Neugeräte ohne DSC-Controller gibt, die auch legal mit dem allgemeinen oder beschränkt gültigen Sprechfunkzeugnis für den Seefunkdienst betrieben werden dürfen. Beim Bootswechsel oder irreparabilem Defekt des alten Funkgerätes besteht also keinerlei Notwendigkeit, auf ein Gerät mit DSC-Controller umzurüsten und dafür den SRC zu erwerben.

Des Weiteren darf ein Handfunkgerät als alleinige Seefunkstelle betrieben werden, was allerdings wegen deren geringer Reichweite nicht empfehlenswert ist.

Unter diesen Gesichtspunkten stellt sich die Frage, warum nicht wieder die alten Funkzeugnisse geprüft werden? Eine internationale Verpflichtung, diese Prüfungen aufzugeben besteht nicht.



Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.

---

Noch liberaler wäre bei uns die Einführung des US-amerikanischen Verfahrens!

Dort erwirbt man mit dem Kauf einer Seefunkstelle eine Bedienungsanleitung, auf deren letzter Seite der Käufer erklären kann, dass er sich mit ihr vertraut gemacht hat. Die entsprechende Behörde erteilt dem Käufer nach Vorlage dieser Erklärung die Frequenzteilungs-surkunde.

Ein Funkzeugnis ist zum Betrieb nicht erforderlich!

In den Vereinigten Staaten wird sehr diszipliniert gefunkt - das nenne ich eine beispielhafte Deregulierung!

Auch wenn Vertreter des Deutschen Segler Verbandes die Meinung vertreten, dass selbst „in einen alten Kopf das bisschen Englisch hineinpasst, das man für die Prüfung für den SRC benötigt“, wage ich zu bezweifeln, dass ein solches Prüfungswissen ohne fundierte Englischkenntnisse längerfristig erhalten bleibt und vor allen Dingen im Seenotfall zur Verfügung steht.

Die Diskussion der Charterbranche über die neuen Funkscheine und deren negative wirtschaftliche Folgen könnte eine Scheindiskussion gewesen sein. Die Ausrüstung einer Charteryacht mit einer Seefunkstelle ohne DSC-Controller sollte auch auf Seiten des Gesetzgebers gebilligt werden.

Aber auch in Deutschland wird dereguliert. Die Prüfungsfragen zum SRC werden teilentrümpelt: Statt 250 Fragen gibt es nur noch 185!

Es ist z. B. die Frage nach der Abrechnung von Seefunktelegrammen, die es seit geraumer Zeit gar nicht mehr gibt, entfallen. Bislang war die richtige Antwort: In Goldfranken.

**Auch bei den anstehenden Expertenrunden und Diskussionen um die Funkzeugnisse bleibt der KYCD weiterhin am Ball. Er ist mit seinem Vorstand im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) inzwischen ein häufiger und Ernst genommener Gesprächspartner, der dort auch weiterhin wirkungsvoll die Interessen seiner Mitglieder und aller Sportbootfahrer vertreten wird.**

Dr. Joachim Heße, im April 2009